N° 24

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

Fr. 6627 Case Fre 15988.

RAPPORT

FAIT

PAR CHALLAN,

Au nom d'une commission spéciale chargée de présenter une nouvelle résolution sur les droits de bac.

Séance du quatrième jour complémentaire an 6.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

UNE commission spéciale, composée des citoyens Aubert (de la Seine), Labbé & moi, a été chargée de l'examen d'un message du Directoire, relatif à l'établissement, l'entretien, l'administration & la police des bacs, bateaux, passe-cheval, établis ou à établir sur la traverse des fleuves, rivières & canaux navigables.

Déja les deux Conseils se sont occupés de cette matière, soit par rapport aux mêmes établissemens créés dans le département de la Seine par la loi du 16 brumaire an 5, soit par rapport à la résolution du 16 pluviôse an 6, qui étendoit à toute la Répu-

THE NEWBERRY LIBRARY

blique les dispositions de la loi précitée. Elle ne fut point cependant adoptée par le Conseil des Anciens, parce que les uns craignirent de voir reforger les chaînes à l'aide desquelles le despotisme féodal interceptoit les relations commerciales; les autres, qu'on ne portât atteinte à l'industrie qui offre ses services au public pour en retirer un salaire.

Votre commission, distinguant, au milieu de ces craintes, les vues d'ordre, de justice & d'intérêt national, n'a vu, dans ces moyens de passage, que des prolongations de routes établies sur des fleuves, rivières & canaux, dont la propriété & l'usage, quoique commune à tous, ne peut être attribuée à aucun en particulier; de là elle a conclu que c'est au gouvernement, administrateur naturel de la chose commune, qu'il convient de les régir.

Votre commission s'est convaincue, & sans doute vous vous en convaincrez comme elle, que ce n'est pas gêner l'industrie que d'en régler l'emploi; que ce n'est pas rappeler le système féodal, dont la liberté a détruit la puissance, que de modifier les dispositions du décret du 25 août 1792.

Pour en être persuadé, il suffit de le comparer à celui du 15 mars 1790 : celui-ci, en supprimant les droits féodaux sans indemnité, avoit excepté de la suppression les droits de bacs, parce qu'ils émanoient plutôt de la construction & de l'entretien nécessaire des ports & bateaux que du régime féodal, & par suite, celui du 25 août 1792 n'annulla cette indemnité que parce que les seigneurs qui s'étoient emparés de ces constructions ne devoient pas être récompensés d'une usurpation faite moins sur le particulier que sur le domaine public : or ils auroient obtenu cette récompense, si la loi du 15 mars 1790 avoit été exécutée.

Ce ne fut donc pas sur des idées libérales, mais sur un principe de réversion au domaine, que fut fondé le décret du 25 août 1792. La liberté d'établir des bacs ne fut donc pas, comme on a semblé le croire, illimitée, puisqu'elle ne le fut que sous la condition de loyer & de rétribution : or chacune de ces conditions fut autant de titres qui

conſervèrent à la nation ſes droits d'ailleurs impreſcriptibles.

Qu'on les ait exercés diverſement ; que dans quelques département les bacs & agrès aient été livrés ſans en faire acquitter le prix ; que dans d'autres il n'y ait pas même eu d'expertiſe ; que dans pluſieurs l'on ait vendu ou délaiſſé la maiſon du nautonnier ; que depuis ce temps les tarifs aient été abandonnés à l'arbitraire ; que l'intérêt & la ſûreté même du voyageur aient été compromis : il ne s'enſuit pas qu'il faut laiſſer ſubſiſter ces dilapidations & ces dangers ; l'eſprit de juſtice, qui a détruit les vexations deſpotiques du régime féodal doit également détruire l'exagération de la cupidité. Si donc vous liſez le meſſage du Directoire ; ſi vous conſultez ceux de nos collègues qui ont habité les pays arroſés par des fleuves, des canaux ou des rivières, ils vous diront que des hommes entreprennent le ſervice des paſſages ſans y avoir été ſuffiſamment exercés ; que le citoyen, forcé de ſe livrer à leur conduite, devient victime de leur inexpérience ; que par une coupable parcimonie ils négligent de faire à leurs bateaux & agrès les réparations indiſpenſables ; que ſouvent ils interceptent les routes, ralentiſſent la correſpondance du gouvernement ou des particuliers en refuſant la manœuvre à moins d'une rétribution exceſſive ; & que ſi quelque voyageur plus énergique fait les y contraindre, il ſe trouve bientôt livré au milieu des eaux à la diſcrétion des mariniers abuſant de ſa perplexité.

L'autorité publique ne peut alors être appelée, pas même au débarquement, puiſque ſouvent le lieu en eſt inhabité, ſur-tout lors des crues d'eau qui le font varier à l'infini ; en ſorte qu'ils ſe ſouſtraient facilement à l'action de la police & ſe mettent dans une indépendance auſſi dangereuſe qu'inſultante. Déja une adminiſtration a fait connoître au miniſtre de la police que les nautonniers étoient ſouvent plus que ſuſpects, & les plaintes qui lui ſont parvenues de toutes parts atteſtent qu'il eſt impoſſible de maintenir la police & la ſûreté ſur les paſſages des rivières, tant que ces paſſages ſeront à la diſpoſition de quiconque voudra ſe préſenter

pour les faire valoir. D'un autre côté, si le nautonnier est souvent cupide, quelquefois aussi la multitude n'est pas juste ; on a vu des communes, sous prétexte d'un concordat suranné, consenti pour les seuls besoins personnels, vouloir l'étendre à toutes les spéculations, même à celles du commerce ; on a vu des particuliers intéressés louer leurs noms à des étrangers pour frauder le salaire du marinier. De là des querelles, des risques, & l'abandon d'un établissement formé pour la commodité commune.

L'intérêt public commande donc une surveillance immédiate & continuelle, tant sur le matériel des bateaux, agrès, ports & routes, que sur le moral des agens qui en font le service, afin que leur intelligence & leur probité inspirent la confiance, afin que leur responsabilité présente une garantie suffisante à la sûreté des citoyens : d'où il résulte que la résolution qui vous occupe doit contenir à la fois des dispositions administratives, des mesures de police, & des calculs de finances.

Dans des premiers débats l'on est convenu que l'on peut & même que l'on doit établir des bacs & bateaux nationaux, à l'exclusion de tous autres, sur la ligne qui prolonge les routes de première classe : mais l'on n'est pas également convenu que ces établissemens d'usent avoir lieu pour les autres routes ; l'on a même proposé de permettre le service des bacs & bateaux particuliers au-dessus ou au-dessous du bac national, à la distance d'un certain nombre de kilomètres.

Cette divergence d'opinions tend à écarter le principe reconnu de tout temps & déja admis par le conseil de la domanialité des fleuves, rivières & canaux navigables. Il est même contradictoire de ne les considérer comme domaniaux que dans le point de contact qui sert de liaison à l'extrémité de certaines routes. Le droit d'aller & de venir sur les rivières navigables est individuel ; il ne comprend point celui de créer des établissemens fixes, sur-tout lorsqu'ils mettent dans le cas de lever une contribution sur

les citoyens. D'ailleurs, quel que soit le local où l'on formera ces établissemens, pour y parvenir, il faudra se servir des ports, des grèves, parcourir les chemins, les francs-bords qui sont aussi du domaine public en tant qu'on les considere relativement à leur service, & entretenus par lui pour ce service des bacs nationaux & pour celui de la navigation intérieure : ce sera donc faire supporter au tréfor public des dépenses dont un particulier retireroit l'indemnité ; ce seroit même autoriser ce particulier à envahir la propriété des citoyens, lorsque les torrens font grossir les fleuves & les rivières, & que l'on est forcé de changer les chemins & abordages. L'autorité publique doit seule avoir le droit de pourvoir à cette nécessité commune ; encore n'est-ce qu'en acquittant l'indemnité constitutionnelle. Réserver ce droit à une commune n'est pas plus admissible : car il n'est point de traversée qui ne serve aux habitans des communes adjacentes ; dès-lors elle devient un établissement d'utilité générale, qui ne peut être administré particulièrement par l'une d'elles : ce n'est même qu'en concentrant l'administration que l'on pourra placer des bacs ou bateaux dans des lieux où la communication est utile, mais dont la fréquentation est trop peu considérable pour suffire à la dépense par un droit modéré. Agir autrement, ce seroit établir un faux système, qui déja a induit quelques départemens dans une erreur préjudiciable, en ce que, considérant certains droits de passage comme des droits locaux, on les a imposés à la contribution foncière, en sorte qu'en dernière analyse, on a fait payer au public la contribution de la contribution. Ce n'est pas non plus proposer un affranchissement profitable au public, mais détourner les fonds du tréfor national & mettre au profit de la spéculation d'un tiers le produit des droits de bacs, au hasard d'exposer les citoyens de la campagne à des vexations, dont on veut préserver les voyageurs sur les grandes communications.

Il est vrai qu'il est une sorte de bac ou de bateau de passage

qui ne peut être compris dans la classe générale ; ce sont ceux qui ne servent point à l'usage commun, mais à celui d'un seul particulier, ou pour son passage, ou pour l'exploitation rurale d'un lieu circonscrit par l'eau : alors ce bac ou bateau est sa voiture, sa charrette d'exploitation ; car sans lui il ne pourroit arriver chez lui, ni faire valoir sa propriété : mais s'il peut se procurer un passage, il ne doit pas être dispensé de toute surveillance ; il ne doit pas être libre de s'exposer lui-même au danger, & encore moins ses colons ; il ne faut pas que sa négligence, ou son avarice, mette le cours de la navigation dans le cas d'être intercepté, au moins pour un temps, si le bateau, faute de précaution, venoit à être naufragé. De plus, le lieu de l'embarcation doit être désigné, afin que le travail fait aux berges & marche-pieds des rivières, ainsi que la position des cordes & trailles, ne nuisent point au passage des bateaux montans & descendans ; voilà pourquoi de tout temps ces sortes de permissions ne s'accordoient que sur le vu d'un procès-verbal de visite préalable. Cette exception n'a pas paru à votre commission devoir souffrir de difficulté ; mais celle proposée en faveur des petits bateaux, connus sous le nom de batelets, barques légères, bachots, lui a paru mériter un plus sévère examen.

La loi du 16 brumaire an 5 ne l'a pas accordée pour le département de la Seine. L'usage fréquent de ces batelets dans ce département & sur-tout à Paris, l'obligation de régulariser leur service & de le surveiller par une police active, y a sans doute exigé cette mesure ; tandis que dans les autres départemens ils ne font pas un travail habituel : & la profession des propriétaires de batelets n'y est pas exclusivement celle de passeurs ; la plus grande partie de leur temps est consacrée à la pêche ou au service des bateaux marchands, dont ils aident la conduite sur-tout lors du passage des ponts & pertuis. Cette profession exige de l'expérience & de la hardiesse, & ces qualités ne s'acquièrent qu'avec le temps : il faut donc faciliter ces hommes destinés à devenir maîtres, contre-maîtres, ou compagnons des bateaux marchands, & la pépinière des

matelots & des marins, qui, après s'être familiarisés sur les grandes rivières affluentes à la mer & dans les ports, iront ensuite servir sur les vaisseaux destinés à faire triompher le pavillon français & à rapporter les richesses de tous les pays.

Votre commission a donc cru qu'elle entreroit dans vos vues de protéger, d'encourager cette classe précieuse qui a des droits à la reconnoissance nationale ; le léger sacrifice qui vous est proposé en faveur des conducteurs de batelets est trop peu considérable pour avoir à en redouter des abus.

Votre commission croit avoir suffisamment prouvé au Conseil, sous le rapport du domaine public, sous celui de la sûreté des citoyens, qu'il convient que les passages par eau soient administrés par les agens du gouvernement.

Si donc il étoit permis de considérer leurs produits comme contribution (& déja votre commission des finances l'a classée parmi les droits supplétifs de la contribution foncière & mobilière), on pourroit dire qu'il est peut-être difficile d'en trouver une moins onéreuse & de plus facile perception, & qu'en général tout droit qui se perçoit au passage, est peut-être celui qui est le plus conforme à l'esprit de liberté républicaine, puisqu'une fois acquitté, il n'y a aucune preuve à conserver, & pour l'acquitter, aucune déclaration à faire, aucune visite à craindre. La prestation à établir sur les bacs a de plus l'avantage d'être consacrée à un service public, direct & habituel ; déja elle s'acquittoit sans murmure, au profit de l'ancien domaine & depuis au profit de quelques particuliers.

Enfin, son revenu n'est pas douteux, puisque, par les anciens comptes, & malgré la distraction des passages concédés ou usurpés, on reconnoît que le produit étoit de plusieurs millions ; & en réunissant les passages distraits, l'on trouve que le produit s'élève à cent mille francs dans les départemens coupés par beaucoups de rivières, & à cinquante dans ceux qui le sont moins ; ce qui donne un produit total de six millions deux cent mille francs en

prenant un terme moyen. Cependant la rétribution étoit moins forte qu'elle ne l'eſt maintenant au profit de ceux qui ont voulu s'en emparer. Ainſi, loin d'être une ſurcharge pour les citoyens & pour le commerce, ce ſera un véritable bienfait; car le tarif modéré qui ſera établi, remplacera la rétribution exorbitante arbitrairement exigée par les bateliers, qui n'ont d'autre loi que leur cupidité & leurs caprices.

Que cette rétribution ſoit, ou non, conſidérée comme contribution, ou qu'elle ſoit ſeulement regardée comme le réſultat de l'exploitation d'un domaine national, toujours ſera-t-il vrai, même en ne fixant le droit que dans la proportion néceſſaire à l'entretien de l'objet pour lequel il eſt établi, que le tréſor public ſera déchargé au moins des dépenſes qu'il eſt obligé de faire, & dont il n'eſt pas remboursé. Il ſuffit pour cela de calculer, dans cet entretien, le ſalaire des nautonniers, leur logement, l'uſage des bateaux & agrès combinés en raiſon de l'étendue & de la difficulté des trajets, & d'y comprendre les dépenſes acceſſoires que le ſervice des bacs néceſſite, telles que celles des ports & abordages des chemins qui y conduiſent, les quais, celui des francs bords, l'extirpation des roches, l'enlèvement des ſables dans l'eau du paſſage; car tout cela eſt relatif à ce ſervice.

Outre ces dépenſes, dont l'entretien peut être évalué chaque année, il en eſt d'extraordinaires & d'imprévues: car les bateaux & agrès ſont comme tous les travaux d'arts faits ſur les fleuves & rivières expoſés aux avaries des glaces, des inondations: les chemins proviſoires & les abordages qui varient néceſſairement à ces époques, exigent encore des dépenſes & des indemnités. Or, ſi vous n'avez pas un excédant en caiſſe, vos reſſources annuelles ſeront bientôt épuiſées par le premier accident. Tout difficile qu'il ſoit de prévoir les criſes phyſiques de la nature, elles ont néanmoins une eſpèce de retour périodique qui permet de les ſoumettre au calcul des probabilités, & les événemens

passés peuvent servir à fixer les dépenses de l'avenir. D'ailleurs, pourquoi les fonds destinés à ces dépenses imprévues, s'ils n'étoient pas consommés, ne seroient-ils pas une ressource pour le perfectionnement de la navigation, des ports, des quais, pour la restauration d'anciens ponts, & même la construction de nouveaux que l'on substitueroit aux passages plus difficiles sur des bacs ou bateaux ? Il ne faut pas croire qu'ils soient par-tout solides, magnifiques & nombreux comme dans la capitale. Si nos collègues des pays méridionaux se sont plaints du peu de soin que l'on apporte à l'entretien de ceux de leurs départemens, il en est dans les départemens moins éloignés qui menacent aussi d'une chûte prochaine.

Ces élémens, indispensables pour la composition des tarifs, ne peuvent être recueillis que par ceux qui ont des connoissances locales & par ceux qui en ont de relatives aux droits domaniaux. C'est pourquoi votre commission vous proposera d'en charger les administrations centrales & celle du domaine, sous l'autorité du Directoire, qui se fera rendre compte par le ministre de l'intérieur & des finances : par là vous obtiendrez le tableau comparatif des dépenses, celui des tarifs antérieurs & postérieurs à 1790, même ceux formés en exécution de la loi du 25 thermidor an 3, encore qu'ils soient calculés en papier-monnoie, parce que la comparaison avec les valeurs métalliques pourra accroître l'instruction. A ces indications administratives doivent être unies les instructions de l'art qui, seules, peuvent assurer les évaluations : à cet égard, les ingénieurs des ponts & chaussées fourniront aux administrations les renseignemens dont elles auront besoin.

Votre commission ne vous proposera pas de distraire, au profit de ces administrations, une portion des revenus résultans du passage des rivières : mais il est des frais particuliers à la gestion de cette partie, qui ne peuvent être supportés par les autres services ; tels, par exemple, que les transports dans les cas de visite ordinaire & extraordi-

naire : alors il ſeroit juſte de les faire rembourſer ſur des mandats particuliers des adminiſtrations, autoriſés, & vérifiés par le gouvernement ; les adminiſtrations devroient donc encore joindre cet apperçu à leurs obſervations.

Ces diverſes opérations ſeront longues ; & juſqu'à ce que les nouveaux tarifs ſoient propoſés, admis & mis à exécution, il s'écoulera divers délais. Cependant il ne faut pas que les communications ſoient interrompues, il ne faut pas que les frais qu'elles occaſionneront chaque jour, ſoient en pure perte pour la République.

Autoriſer les adminiſtrations à fixer proviſoirement les ſommes à percevoir, a dû paroître inconſtitutionnel, parce que c'eſt leur donner le droit d'impoſer, & ce droit eſt réſervé au Corps légiſlatif. Ordonner la perception proviſoire des tarifs, tels qu'ils étoient fixés en 1790, ou approuver ceux conſacrés par l'uſage depuis que les paſſages ſont livrés aux particuliers, c'eſt laiſſer ſubſiſter la crainte d'une fixation trop forte : votre commiſſion penſe qu'on éviteroit cette alternative, en chargeant les adminiſtrations de conſtater la fixation des deux tarifs, & leur enjoignant de ne faire percevoir proviſoirement que celui des deux qui comportera une moindre taxe. Cette injonction prouvera d'avance que votre intention eſt de la réduire à une juſte proportion. Ainſi il n'y auroit point léſion pour le public, puiſqu'il ne paiera que le *minimum* : il n'y en auroit point pour le tréſor public ; car il n'y a pas à ſuppoſer que, dans aucun temps, les propriétaires des bacs aient fait le ſervice à perte.

Citoyens légiſlateurs, il eſt encore un préalable important ſur lequel vous devez ſtatuer : il conſiſte à faire rentrer dans la propriété nationale les objets matériels qui en ont été diſtraits, après le décret du 28 août 1792. A cette époque, un grand nombre de bacs, batelets, bateaux, cordages, agrès de toute eſpèce, logement de bateliers, bureaux, magaſins, furent cédés à divers particuliers : le tout pour un prix ſouvent inférieur à la véritable valeur. Les uns ont

acquitté le prix de leurs achats, les autres en jouiſſent encore gratuitement; il faut donc obliger ceux qui ſont actuellement en jouiſſance des bacs & bateaux, & autres objets, de juſtifier de l'origine de leur poſſeſſion, d'en faire la déclaration dans un délai fixé, & de les reſtituer ou leur juſte valeur, ainſi que les loyers qui n'auroient pas été acquittés: &, dans le cas où il n'y auroit eu ni procès-verbal ni conceſſion, il ſera facile d'y ſuppléer par une enquête. A l'égard de ceux qui auroient acquitté la valeur des objets qui ſont en leur poſſeſſion; ils en ſeront rembourſés à dire d'experts.

On ſent bien que cette expertiſe eſt hors de l'inſpection habituelle qui devra être confiée aux ingénieurs; que dans l'eſpèce le particulier a le droit de choiſir un expert, & l'adminiſtration un autre; que ſeulement elle aura la faculté de choiſir les ingénieurs déja inveſtis de ſa confiance.

Cette meſure, qui eſt juſte pour les objets abandonnés ou uſurpés poſtérieurement à la loi du 22 août 1792, ne le ſeroit peut-être pas à l'égard des bâtimens qui ont été vendus d'après les lois ſur l'aliénation des domaines nationaux, & pluſieurs maiſons de paſſagers ont été vendues conformément à ces lois. Sans doute l'article 358 de la conſtitution leur eſt applicable comme aux autres propriétés, puiſqu'il n'y a & ne doit y avoir aucune différence entre elles; mais auſſi on ne doit en faire uſage *que lorſque la néceſſité publique légalement conſtatée exige ce ſacrifice.* Ainſi, s'il eſt poſſible d'en acquérir une autre, également à portée, de gré à gré, ou s'il eſt poſſible de conſtruire ſur un terrein national, l'acquéreur doit conſerver ſa propriété; dans tous les cas même, il ne doit être privé, par l'acquiſition que fera le gouvernement, que de la partie indiſpenſablement néceſſaire au ſervice public, & conſerver, s'il le deſire, les autres portions qui pourroient lui être utiles.

Outre les bacs aliénés, outre les bacs abandonnés, il en

eſt qui, par l'effet de la rentrée en poſſeſſion des biens des émigrés, ſe trouvent loués à des particuliers ; ces baux ſont donc antérieurs à la loi générale que vous allez rendre, & ne ſe trouvent ſoumis à aucune de ſes diſpoſitions : dès-lors les tarifs ne ſeront point en rapport avec les bacs voiſines : enfin leur police & leur adminiſtration préſenteroient des différences choquantes. Vous ne pouvez changer les conditions des locations, il faut donc réſilier ces baux : mais vous ne le pouvez, vous ne le devez faire ſans indemnité ; & cette indemnité ſera encore déterminée par une expertiſe, à moins que le fermier ne ſe ſoumette, pour le temps qui lui reſtéra à jouir, aux conditions que vous aurez généralement crues utiles ſans diminution de prix.

Ces préliminaires remplis, il reſte à prononcer ſur la régie de cette portion du domaine national, afin d'éviter les excès & les inconvéniens qui ont excité votre ſollicitude.

Cette ſurveillance eſt ou adminiſtrative, ou de police judiciaire : la compétence des délits de police judiciaire eſt réglée, & la partie adminiſtrative ne peut être mieux confiée qu'aux adminiſtrations centrales & de canton, aidées de la régie de l'enregiſtrement : mais comme la taxe d'entretien des routes, celle des paſſages d'eau, doivent avoir une deſtination fixe, & être affermée par voie d'adjudication contenant les règles d'ordre & de police auxquelles les adjudicataires ſeront aſſujettis ſous des peines en cas d'inobſervations, pour cela même il n'eſt pas néceſſaire de faire des eſſais toujours incertains. Les paſſages de rivières ont preſque tous été affermés, & les anciens baux peuvent ſervir de baſes aux adjudications nouvelles. Ainſi, en adjugeant chaque paſſage à un entrepreneur, lequel ſera tenu d'exécuter les conditions de ſon bail ſous la ſurveillance du gouvernement, on épargne même des avances au tréſor public, puiſqu'on peut charger l'adjudicataire de rembourſer, ſur l'eſtimation des experts, les bacs, bateaux, agrès,

bureaux, logemens, & autres objets néceſſaires à l'exploitation : cette avance ſera une garantie de la ſûreté du ſervice & des loyers, & le fermier en recevra le rembourſement de ſon ſucceſſeur, ainſi que cela ſe pratique pour les moulins & uſines. Il eſt d'autant plus néceſſaire d'aſſimiler les traverſes des rivières aux paſſages des routes, que les artiſtes employés à la ſurveillance & à la conſervation des unes pourront l'être également pour les autres. Déja les ponts, quais, marche-pieds des rivières, leur curement, leur baliſſage, ſont ſous la direction des ingénieurs des ponts & chauſſées, & l'économie fait un devoir de ne pas aller chercher ailleurs des lumières que l'on ne trouveroit peut-être pas également réunies : ainſi les entrepreneurs des bacs & bateaux de paſſage doivent être ſoumis à leur inſpection, à leur verification, comme les entrepreneurs des routes, qui, par leurs adjudications, ſont ſoumis aux formes adminiſtratives, & au règlement des ingénieurs, eux-mêmes, verifiés par un conſeil d'adminiſtration, lequel garantit le particulier & le gouvernement de toute déciſion arbitraire & intéreſſée.

Tout concourt à démontrer les avantages qu'il y a de confier cette partie aux adminiſtrations centrales & de canton.

Mais lorſque la traverſe ſera établie ſur des fleuves, rivières ou canaux ſervant de limites à pluſieurs départemens, à laquelle de ces adminiſtrations la régie & ſurveillance ſera-t-elle confiée ? car l'on n'imagine pas que le concours puiſſe être poſſible ; les fonctionnaires ſe repoſeroient ſur leur activité réciproque, & la ſurveillance, ainſi que la reſponſabilité, deviendroit nulle.

Il ſemble que la nature du ſervice, la poſition même des objets matériels deſtinés à ce ſervice, peut déterminer celle des autorités à laquelle l'adminiſtration & la police peut être confiée.

En effet, lorſque l'on a beſoin de ſecours, l'on doit appeler celui qui eſt le plus prochain ; or, la ville, le

village, le bourg qui se trouve le plus près de la rive où le bac est établi, est le seul lieu auquel on puisse s'adresser en cas d'événement désastreux : là se trouve un agent national, quelquefois le juge-de-paix, souvent de la gendarmerie, & presque toujours le logement du passeur y est fixé, ou il est toujours possible de l'y fixer. C'est encore de ce côté que se garent les batelets ou barques qui peuvent & doivent porter secours. C'est donc aux autorités de ce lieu de secours que vous devez attribuer l'administration, la surveillance & la police, &, par suite, aux administrations centrales & tribunaux où ressortissent ces localités. Peut-être objectera-t-on que lorsque le bateau aura traversé la rivière & sera parvenu à l'autre rive, il y aura violation de territoire. Cet inconvénient est léger en comparaison de celui qui résulte de l'abandon où se trouveroit le voyageur sur une plage déserte, tandis qu'à ses cris, à la vue de son péril ou de l'insulte, le magistrat peut, à l'aide du bateau de secours, venir interposer l'autorité de la loi : d'ailleurs, en cas d'un délit de police judiciaire, cette mesure n'exclut pas la prévention & la plainte chez le juge-de-paix le plus prochain.

Les précautions administratives & de police sont encore de deux espèces.

Il en est de particulières qui doivent être laissées à la sagesse du gouvernement.

Telle est la fixation du nombre des passagers à admettre suivant les dimensions du bateau proportionné à la nature du courant qu'il faut traverser.

Telles sont toutes celles relatives aux localités.

Mais il en est de générales qui s'appliquent à tous les lieux, à tous les temps : vous les exprimerez sans doute dans votre résolution ; car là où peut s'expliquer le législateur, il ne doit point laisser à d'autres le soin de régler ce qui est relatif aux intérêts du peuple qui lui a donné sa mission & sa confiance.

Ainſi vous réglerez la liberté des paſſages, vous l'interdirez pendant la nuit ; vous preſcrirez l'enchaînement des bateaux & bacs hors les temps de ſervice, afin qu'aucun coupable ne s'en empare, & n'échappe aux pourſuites de la juſtice.

Vous obligerez les détenteurs de bacs & bateaux d'avoir un batelet ou petite barque à la ſuite du grand, pour porter ſecours à ceux auxquels une chute imprevue feroit courir quelque danger.

Vous obligerez les nautonniers, lorſque le paſſage eſt fréquent, & la traverſée longue, d'avoir deux bacs ou bateaux ; car il eſt des fleuves & des rivières dont la largeur eſt telle, ſur-tout lors des crues d'eau, que s'il falloit attendre le retour du bateau, la moitié du jour ſe paſſeroit dans cette manœuvre au préjudice des citoyens.

Vous déciderez enfin s'il convient d'ordonner le paſſage gratuit des porteurs d'ordres relatifs au ſervice public, tels que les cavaliers de gendarmerie, les troupes en marche, les officiers lors de la durée & dans l'étendue de leur commandement, les juges-de-paix & adminiſtrateurs lorſqu'ils ſe tranſportent pour raiſon de leurs fonctions.

Vous voudrez auſſi éviter les abus qu'entraîneroient les exceptions trop multipliées, & vous ne les étendrez pas à ceux qui tirent un lucre de leur entrepriſe, encore qu'elle ſoit pour la choſe publique ; ainſi ne profiteront point de l'exemption les entrepreneurs d'ouvrages & de fournitures, même ceux des charrois à la ſuite des troupes, car c'eſt une entrepriſe lucrative & ſalariée.

D'après ces diverſes réflexions, votre commiſſion vous propoſe le projet de réſolution ſuivant :

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conſeil des Cinq-Cents, après avoir entendu le

rapport d'une commiſſion ſpéciale ſur le meſſage du Directoire exécutif, du 11 fructidor an 5:

Conſidérant que la sûreté perſonnelle des citoyens, que le maintien du bon ordre & de la police, que l'intérêt même du tréſor public exigent que l'adminiſtration & la fixation des droits à percevoir ſur les bacs, bateaux, paſſe-cheval, établis ou à établir aux traverſes des fleuves, rivières & canaux navigables, ſoient promptement réglées, afin de détruire l'arbitraire & les vexations auxquels le défaut de ſurveillance active & permanente donne lieu,

Déclare qu'il y a urgence.

Le Conſeil, après avoir déclaré l'urgence, prend la réſolution ſuivante :

ARTICLE PREMIER.

Les diſpoſitions de la loi du 25 août 1792, ſur les bacs & bateaux établis pour la traverſe des fleuves, rivières & canaux navigables ; celles du 25 thermidor an 3 ſur les droits à percevoir auxdits paſſages, ainſi que toutes autres lois, tous uſages, concordats, engagemens, droits communs, franchiſes, qui pourroient y être relatifs ou en dépendre, ſont abrogés.

II.

Auſſitôt la publication de la préſente loi, les propriétaires, détenteurs, conducteurs de bacs, bateaux, paſſe-cheval, & autres paſſeurs ſur les fleuves, rivières & canaux navigables, ſeront tenus de faire connoître leurs titres à l'adminiſtration de leur canton, qui recevra leur déclaration en préſence du prépoſé de la régie de l'enregiſtrement : ils juſtifieront à quel titre ils jouiſſent deſdits bacs, bateaux & agrès, ainſi que des logemens, magaſins, bureaux & autres objets y relatifs ; s'ils en ont acquitté la valeur, ſoit au tréſor public, ſoit à des particuliers, leſquels alors ils ſeront tenus de

justifier de la légitimité de leurs pouvoirs & du compte qu'ils en auront rendu. A défaut de preuve écrite, il y sera suppléé par une enquête.

III.

Dans le cas où lesdits propriétaires & détenteurs ne feroient pas lesdites déclarations & justifications, ils seront considérés comme retentionnaires d'objets appartenans à la République, & dépossédés sans indemnité.

IV.

Aussitôt que les administrations se seront assurées du nombre des passages existans & du lieu de leur établissement, elles constateront l'état des bateaux, agrès, logemens, bureaux, magasins, & autres objets relatifs à leur service : il sera procédé de suite à leur estimation par deux experts, dont l'un sera choisi par le détenteur ou propriétaire, & l'autre par le préposé de la régie, &, en cas de partage, par un tiers, qui sera nommé par l'administration centrale du département.

V.

Immédiatement après la clôture du procès-verbal d'estimation, les préposés de la régie prendront possession, au nom de la nation, des objets compris au procès-verbal : ils pourront toutefois être laissés, à titre de séquestre, sous bonne & solvable caution, entre les mains des détenteurs actuels, jusqu'à la nouvelle adjudication.

VI.

Les détenteurs ou tous autres auxquels lesdits bacs & bateaux pourroient être confiés provisoirement, compteront

des produits par abonnement, & les verſeront entre les mains du receveur de la régie des domaines dans l'arrondiſſement duquel le paſſage eſt ſitué.

VII.

En cas d'infidélité, de perception arbitraire, de vexation ou d'inſulte quelconque, le détenteur ſéqueſtre pourra être deſtitué & remplacé par les adminiſtrations, ſans préjudice des autres peines qu'il auroit encourues à raiſon du délit pour lequel il auroit été deſtitué.

VIII.

Ne ſont point compris dans les diſpoſitions des articles précédens, les bacs & bateaux non employés à un paſſage commun, mais établis pour le ſeul uſage d'un particulier ou pour l'exploitation d'un lieu circonſcrit par les eaux. Ils ne pourront toutefois être maintenus qu'après avoir fait vérifier leur deſtination, & obtenu la permiſſion des autorités conſtituées.

IX.

Ne ſont point non plus compris dans les précédens articles les barques, batelets & bachots ſervant à l'uſage de la pêche ou de la marine marchande, montante & deſcendante; mais les propriétaires & conducteurs deſdites barques, batelets & bachots, ne pourront point établir de paſſage à heure ni lieu fixe.

X.

Auſſitôt l'arrivée de la préſente loi en chaque chef-lieu de département, l'adminiſtration centrale ſe fera repréſenter les tarifs perçus antérieurement à la loi du 15 mars

1790, & ceux en usage au moment de la promulgation de la loi.

Celui des deux dont la perception sera moindre, sera le seul maintenu jusqu'à la publication du tarif à décréter par le Corps législatif; à cet effet, il sera affiché, de l'un & l'autre côté de la route, sur un poteau placé en lieu apparent.

XI.

Les opérations relatives à l'administration de police & perception des droits de passage sur les fleuves, rivières & canaux navigables, appartiendront aux administrations centrales de département, dans l'étendue desquelles se trouve situé le passage, sans préjudice de la surveillance de l'administration municipale de chaque lieu, & la poursuite des délits criminels & de police, qui continuera, conformément au code des délits & des peines, à être de la compétence des tribunaux.

XII.

Lorsque les passages seront communs à deux départemens limitrophes, l'administration & la police desdits passages appartiendra à l'administration centrale, ainsi qu'au tribunal, chacun en ce qui le concerne, dans lequel se trouve la commune la plus prochaine du passage; & en cas d'égalité de distance, la population la plus forte déterminera: en conséquence, la gare & le logement du passager seront toujours établis de ce côté.

XIII.

Pendant les opérations ci-dessus prescrites, les administrations centrales, sur l'avis des administrations munici-

pales, formeront le tableau des tarifs des droits de paſſage qu'ils croiront pouvoir être perçus ſur les bacs, bateaux, paſſe-cheval exiſtans ſur les fleuves, rivières & canaux de leur arrondiſſement, eu égard à la largeur des fleuves & rivières, combinée d'après le niveau des hautes, moyennes & baſſes eaux; ils joindront à ces projets les tarifs antérieurs à 1790, ceux faits, ſi aucuns l'ont été, en exécution de la loi du 25 août 1792, ceux enfin qui ſe trouveroient en uſage au moment de la publication de la loi. Ils y ajouteront un apperçu diviſé par nature de dépenſes de premier établiſſement, d'entretien, & celles imprévues. Il ſera fait auſſi un article ſéparé de celles relatives aux ports, abordages, chemins pour y arriver, quais & francs-bords, ainſi que de celles qui ſeront néceſſitées par le curage & le liſſage des rivières, balayage des cales, l'extraction des roches & les avaries occaſionnées par les inondations, glaces & gros temps; le tout ſera ſans délai adreſſé au Directoire exécutif qui le tranſmettra au Corps légiſlatif.

XIV.

Auſſitôt que les tarifs auront été arrêtés par le Corps légiſlatif, & qu'ils ſeront parvenus aux adminiſtrations centrales, il ſera procédé à l'adjudication des droits de paſſage, bacs, bateaux, paſſe-cheval, établis ſur les fleuves, rivières & canaux navigables, pour trois, ſix ou neuf années, aux conditions que le Directoire jugera les plus convenables à l'intérêt public & les plus utiles à la nation, & dans les formes preſcrites pour la location des domaines nationaux.

XV.

Les diſpoſitions de l'article précédent n'auront lieu pour les baux actuellement exiſtans, faits par les adminiſtrations dans les formes preſcrites pour la location des domaines

nationaux, que dans le cas où les fermiers actuellement en jouissance refuseroient de se soumettre, pour le temps qui restera à expirer de leur bail, aux nouveaux tarifs & conditions exprimées dans la loi, sans diminution de prix; mais s'ils souscrivent lesdites conditions, ils seront maintenus: dans le cas contraire, les baux demeurent résiliés, sauf l'indemnité qui pourra leur être due à dire d'experts.

XVI.

Les nouveaux adjudicataires seront expressément chargés de payer aux détenteurs qui auront justifié de leur propriété, le prix des bacs, bateaux, agrès, logemens, bureaux en pierre ou en bois, & autres objets nécessaires à cette exploitation, d'après les estimations faites, conformément à l'article II, dans les termes convenus entre eux de gré à gré, sinon dans le mois de leur adjudication; & dans le cas de non justification, le prix en sera acquitté dans le même délai au trésor public.

XVII.

Au moyen de cet acquit, les nouveaux adjudicataires seront propriétaires desdits objets; tenus de les entretenir & transmettre en bon état, à l'expiration de leur bail, au nouveau fermier, qui leur en paiera le prix suivant l'estimation qui en sera faite lors de ladite expiration.

XVIII.

Les terreins & bâtimens qui auroient été aliénés en vertu & conformément aux loix sur la vente des domaines nationaux, ne font point partie des objets compris dans les articles précédens; mais dans le cas où il n'y auroit point possibilité de s'en procurer d'autres de gré à gré, ou par

des constructions nouvelles, la nécessité en sera constatée, & le remboursement effectué conformément à l'article 358 de la constitution, & alors l'adjudicataire tenu d'en opérer le remboursement comme des objets compris en l'article VI.

XIX.

Aussitôt l'entrée en jouissance des adjudicataires, les tarifs provisoires établis conformément à l'article X cesseront, & le fermier sera tenu de placer les nouveaux sur un poteau en lieu apparent, de l'un & de l'autre côté de la rivière, fleuve ou canal.

XX.

Il est expressément défendu aux adjudicataires, mariniers, & autres personnes employées au service des bacs & bateaux, d'exiger, dans aucun temps, autres & plus fortes sommes que celles portées au tarif, à peine d'être poursuivis comme concussionnaires, & punis comme tels.

XXI.

Tous voyageurs, conducteurs de voitures, chevaux, bœufs ou autres animaux & marchandises, seront tenus d'acquitter les sommes mentionnées audit tarif, en entrant dans les bacs ou bateaux, & avant le départ; dans le cas contraire, le passage pourra leur être refusé.

XXII.

Quiconque tenteroit de se soustraire au paiement des sommes portées aux tarifs, ou s'opposeroit à leur établissement, ainsi qu'à celui des bacs, bateaux, passe-cheval, par propos séditieux, violence ou voies de fait, sera poursuivi par voie

criminelle comme ayant troublé l'ordre public & les détenteurs de domaines nationaux, & puni comme tel conformément aux lois; & dans ce cas les habitans des communes seront responsables des dommages & intérêts en résultans, sauf leur recours contre les auteurs & complices des délits, conformément à l'article XII du titre IV de la loi du 10 vendémiaire an 4.

XXIII.

Ne seront point assujettis au paiement des droits compris auxdits tarifs, les juges, les juges-de-paix & administrateurs, lorsqu'ils se transporteront pour raison de leurs fonctions respectives, les cavaliers & officiers de gendarmerie, les troupes en marche, les officiers lors de la durée & dans l'étendue de leur commandement.

XXIV.

Ne sont point dispensés du paiement desdits droits, les entrepreneurs d'ouvrages & fournitures faites pour le compte de la République, ni ceux des charrois à la suite des troupes, leur entreprise étant, comme toute autre, une spéculation commerciale.

XXV.

Les adjudicataires ne pourront se servir que des gens de rivière ou mariniers, âgés au moins de vingt-un ans, reconnus capables de conduire sur la rivière, & munis de certificats des commissaires civils de la marine, dans les lieux où ces sortes d'emplois sont établis, ou de l'attestation de quatre anciens mariniers conducteurs, donnée devant l'administration municipale de leur résidence dans les autres lieux.

XXVI.

Les adjudicataires seront tenus d'avoir attaché, à la suite de leur bac ou bateau, un batelet, barque ou bachot, à l'effet de porter secours à ceux des passagers auxquels un accident imprévu feroit courir quelques risques.

XXVII.

Les adjudicataires & nautonniers maintiendront le bon ordre dans leurs bacs & bateaux pendant le passage, & seront tenus de désigner aux officiers de police ceux qui s'y comporteroient mal, ou qui, par leur imprudence, exposeroient la sûreté des passagers, à peine d'être responsables en leur propre & privé nom des suites de leur négligence.

XXVIII.

Les passages d'eau ne pourront avoir lieu que de jour, depuis le lever du soleil jusqu'à son coucher : la nuit les bacs & bateaux, ainsi que leurs agrès, seront fermés avec chaînes & cadenas solides.

XXIX.

Le Directoire exécutif se fera rendre compte de la situation des passages, & prononcera sur la nécessité d'établir des bacs & bateaux sur les deux rives, lorsque la largeur des fleuves & rivières exigera cette mesure.

XXX.

Dans le cours de vendémiaire & de germinal de chaque année, sans préjudice des autres visites qui pourront être

jugées néceſſaires, les adminiſtrations centrales preſcriront aux ingénieurs des ponts & chauſſées de faire la viſite des bacs, bateaux & autres objets dépendans de leur ſervice, afin de juger s'ils ſont régulièrement entretenus. Ils conſtateront également la ſituation des travaux conſtruits dans les rivières, les changemens qui pourroient être ſurvenus dans leur cours, ou ceux qui ſeroient utiles; auquel cas le concours de l'agence des eaux & forêts ſera néceſſaire, & à cet effet elle ſera conſultée par les adminiſtrations centrales, & leur avis annexé au procès-verbal de viſite qui ſera dreſſé : s'il ſe trouve des réparations ou des reconſtructions à faire auxquelles les adjudicataires ſeront aſſujettis par leur bail, ils y ſeront contraints par les adminiſtrations centrales, ainſi & par les mêmes voies que pour les autres entrepriſes nationales : ſi elles n'y étoient pas compriſes, elles ſeroient faites ſur le produit des droits de bacs, après avoir obtenu l'approbation du miniſtre de l'intérieur.

XXXI.

Les frais d'expertiſes, viſites & travaux, & notamment le balayage des cales dans les crues d'eau ou marées périodiques, & autres frais relatifs à l'adminiſtration, régie, ſurveillance & police des droits de bacs, ſeront acquittés par le produit deſdits droits ſur les mandats des adminiſtrations centrales, vérifiés & autoriſés par les miniſtres, chacun dans ſes attributions reſpectives.

XXXII.

Il ſera loiſible à tout propriétaire d'établir un bac ou bateau pour ſon paſſage perſonnel, ou pour l'exploitation de ſa propriété circonſcrite par l'eau, à la charge toutefois d'en obtenir la permiſſion, laquelle ſera accordée par l'adminiſtration centrale, après avoir fait conſtater la deſtination dudit bac ou bateau, & qu'il ne peut nuire à la navigation. Cette permiſſion ſera proviſoirement exécutée; mais elle devra être confirmée par le Directoire exécutif.

XXXIII.

Le Directoire exécutif fera passer aux administrations centrales toutes les instructions convenables pour le maintien du bon ordre & de la police à exercer envers les adjudicataires des bacs & bateaux, ainsi que pour tout ce qui sera relatif à l'exécution de la présente loi.

XXXIV.

Le Directoire sera également chargé de pourvoir aux indemnités qui pourroient être dues à raison du changement des chemins, ports & abordages, nécessité par le gonflement des rivières, fleuves & canaux; elles seront, comme toutes les autres indemnités, déterminées à dire d'experts.

XXXV.

Les dispositions de la présente loi ne sont point applicables au département de la Seine, dans lequel la loi du 16 brumaire an 5, sur les bacs, bateaux & batelets, continuera d'être exécutée.

XXXVI.

La surveillance immédiate appartiendra aux ministres des finances & de l'intérieur, chacun en ce qui le concerne.

XXXVII.

La présente résolution sera imprimée; elle sera portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Vendémiaire, an 7.